

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problems Mailbox.**



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

Veröffentlichungsnummer:

**0 009 120
A1**

⑫

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

⑳ Anmeldenummer: 79102973.9

⑤① Int. Cl.³: **F 16 F 9/10, B 60 K 5/12,
F 16 F 1/38**

㉔ Anmeldetag: 16.08.79

③① Priorität: 23.09.78 DE 2841505

⑦① Anmelder: Boge GmbH, Bogestrasse 50, D-5208
Eitorf/Sieg (DE)

④③ Veröffentlichungstag der Anmeldung: 02.04.80
Patentblatt 80/7

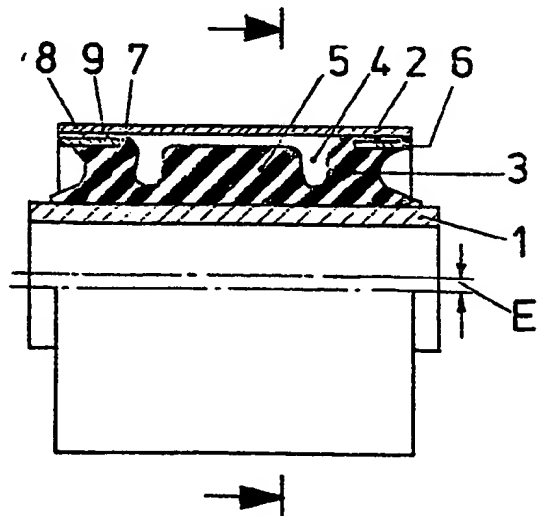
⑦② Erfinder: Hamaekers, Arno, Dipl.-Ing.,
Brunhildstrasse 27, D-6944 Hemsbach (DE)

⑧④ Benannte Vertragsstaaten: BE FR GB IT NL SE

⑤④ Hydraulisch dämpfendes Gummilager.

⑤⑦ Bei einem hydraulisch dämpfenden Gummilager, bestehend aus einem Innenrohr (1), einem konzentrisch oder exzentrisch dazu mit Abstand angeordneten Außenrohr (2) und dazwischen eingesetztem Gummitell (3), sind im Gummitell (3) dämpfungsmittelgefüllte, hydraulisch über eine Drosselstelle (10, 11) miteinander verbundene Kammern (4, 12, 16) ausgebildet.

Zwecks Verbesserung der Abdichtung zwischen dem Gummitell (3) und dem Außenrohr (2) und Schaffung einer technisch einfachen, haltbaren und definierten hydraulischen Verbindung zwischen den Kammern (4, 12, 16), die es ermöglicht, die Lagerausbildung verschiedenen, insbesondere radialen und/oder Dreh-Belastungsfällen anzupassen, ist ein koaxial innenseitig zum Außenrohr (2) angeordnetes, haftend mit dem Gummitell (3) verbundenes und im Bereich der Kammern (4, 12, 16) mit Fenstern (7) versehenes Zwischenrohr (6, 14) vorgesehen, in welchem zur Verbindung der Kammern (4, 12, 16) miteinander umfangseitige Aussparungen (8, 11) ausgebildet sind, welche ebenso wie die Fenster (7) nach außen hin abgedichtet sind.



EP 0 009 120 A1

- 1 -

Hydraulisch dämpfendes Gummilager

Die Erfindung betrifft ein hydraulisch dämpfendes
Gummilager, bestehend aus einem Innenrohr, ei-
nem konzentrisch oder exzentrisch dazu mit Ab-
stand angeordneten Außenrohr und dazwischen eingesetztem
5 Gummiteil, in welchem dämpfungsmittelgefüllte, hy-
draulisch gedrosselt miteinander verbundene Kammern
gebildet sind.

Ein Gummilager mit diesen Merkmalen ist aus der
10 US-PS 3 698 703 bekannt. Es weist in einer inneren und
einer äußeren Hülse einen Gummieinsatz auf, der zwei
einander diametral gegenüberliegend angeordnete Aus-
sparungen besitzt, welche mit einem Dämpfungsmedium
gefüllt sind. Die derart gebildeten Kammern kommuni-
15 zieren über ein durch das Gummiteil geführtes und von
diesem allseitig umschlossenes Röhrchen miteinander.

Nachteilig ist die schlechte Abdichtung zwischen dem
Gummieinsatz und dem Außenrohr. Der Gummieinsatz
20 wird im Anwendungsfall, beispielsweise als Motorlager,
Verformungen ausgesetzt, die zu einem teilweisen Ab-

heben von dem Außenrohr führen und Leckagen auf kurzen Kriechwegen mit sich bringen. Ebenso liegt eine schlechte Haltbarkeit des im bewegten und beanspruchten Gummieinsatz angeordneten Verbindungsröhrchens vor, wodurch
5 sich die Gefahr ergibt, daß sich die Flüssigkeit von Kammer zu Kammer nicht nur durch den Röhrchenhohlraum, sondern auch durch die Grenzfläche Gummi/Röhrchen umschichtet. Die gedrosselte hydraulische Verbindung, die aufgrund des Strömungswiderstandes die Dämpfungskräfte steuert, ist
10 damit nicht definiert.

Nachteilig ist ferner, daß die exzentrische Anordnung der Innenhülse nach Einbau des Lagers zwar die statische Vorlast aufnimmt und in die Mittelstellung gelangt, sich dabei
15 jedoch das Gummiteil vom Außenrohr in der der Vorlast entgegengesetzten Richtung lösen kann und damit Undichtigkeiten entstehen.

Der Erfindung liegt in Anbetracht des Standes der Technik
20 die Aufgabe zugrunde, die Abdichtung zwischen dem Gummiteil und dem Außenrohr an dem eingangs beschriebenen Gummilager zu verbessern und eine technisch einfache, haltbare und definierte hydraulische Verbindung zwischen den Kammern zu schaffen, die es ermöglicht, die Lager-
25 ausbildung verschiedenen, insbesondere radialen und/oder Dreh-Belastungsfällen anzupassen.

Zur Lösung der Aufgab ist das Lager der Erfindung gekennzeichnet durch ein koaxial innenseitig zum Außenrohr
30 angeordnetes, haftend mit dem Gummiteil verbundenes

und im Bereich der Kammern mit Fenstern versehenes Zwischenrohr, in welchem zur Verbindung der Kammern miteinander umfangsseitige Aussparungen ausgebildet sind, welche ebenso wie die Fenster nach außen hin abgedichtet sind. Vorzugsweise ist dabei das Zwischenrohr dem Außenrohr benachbart angeordnet und zur Abdichtung vollständig in das Gummiteil derart einvulkanisiert, daß eine dünne, anpassungsfähige Gummischicht zwischen Außenrohr und Zwischenrohr ausgebildet ist. Es versteht sich, daß sich die Gummischicht nicht über die Fenster und Kanäle im Zwischenrohr erstreckt. Insbesondere ist vorgesehen, die Gummischicht beidseitig der Kammern mit je einer umlaufenden, hochstehenden Dichtlippe zu versehen.

Durch die Erfindung ist ein zum Außenrohr hin dichtes hydraulisch dämpfendes Gummilager hoher Haltbarkeit mit definierten Kammerverbindungen geschaffen worden, welche dem Dämpfungsmittel einen bestimmten Strömungswiderstand entgegensetzen und eine vorbestimmbare Dämpfungskennung gewährleisten.

Ein wesentliches Ziel der Erfindung besteht darin, ein hydraulisch dämpfendes Gummilager zu entwickeln, welches verschiedenen Belastungsfällen anpaßbar ist. Der Erfindungsgedanke, die Kammern des Lagers miteinander durch umfangsseitig angeordnete Aussparungen zu verbinden, gestattet es in zweckmäßiger Ausgestaltung der Erfindung, im Gummiteil mehr als zwei miteinander kommunizierende Kammern vorzusehen, wobei im Zwischenrohr eine entsprechende Zahl von Fenstern und Überströmkanälen ausge-

- bildet sind. Lassen sich mit zwei einander gegenüberliegenden Kammern die in einer Richtung auftretenden Schwingungen dämpfen, so ist es beispielsweise mit vier etwa gleichen und über den Umfang gleich verteilten Kammern
5 möglich, Schwingungen in 90° versetzten radialen Richtungen zu dämpfen. Bei drei und mehr Flüssigkeitskammern ergeben sich auch gute Dämpfungswerte bei umlaufenden Kräften, wie sie z.B. bei Unwuchten an Gelenkwellen oder Querlenkerlagerungen im Kraftfahrzeugbau auftreten können. Die Zahl
10 der Kammern kann je nach Anwendungsfall gerade oder ungerade, vorzugsweise drei oder fünf, sein. Bei der ungeraden Zahl von Kammern im Lager, also beispielsweise Ausführungen mit drei oder fünf Kammern, ergeben sich in
15 praktisch allen radialen Richtungen gleiche Feder- und Dämpfungseigenschaften. Je mehr Kammern dabei vorgesehen sind, desto stärker wird der grundsätzlich schwellende und abschwelende Verlauf der Dämpfung über 360° der Lineare angenähert.
- 20 Die Kammern können sich in radialer Richtung vom Außenrohr bis zum Innenrohr erstrecken und es können die Anbindungsflächen der zwischen Innenrohr und Zwischenrohr angeordneten Gummi-Kammerwände abwechselnd eine große Befestigungsbasis am Zwischenrohr und am Innenrohr auf-
25 weisen. Hierdurch entstehen Flüssigkeitskammern, welche sich bei Rotationsschwingungen abwechselnd verkleinern und vergrößern. Der Flüssigkeitsaustausch erfolgt auch hierbei über einen oder mehrere Überströmkanäle zwischen Außenrohr und Zwischenrohr. Es ist vorg. zogen, sämtliche Kam-
30 mern durch Überströmkanäle zu verbinden. Es ist aber auch

möglich, nur ausgewählte Kammern paarweise miteinander zu verbinden, wenn dies bestimmte Anwendungsfälle zweckmäßig erscheinen lassen.

- 5 Zur Vereinfachung der Herstellung ist vorgeschlagen, zur Kammerausbildung einander gleiche Gummikörper zu verwenden, die mit Abstand zueinander über den Umfang des hydraulisch dämpfenden Gummilagers zwischen dem Innenrohr und dem Zwischenrohr verteilt angeordnet sind und
- 10 derart die gummielastischen Kammerwände bilden. Die stirnseitig notwendige Abdichtung kann entweder mittels Gummiangüssen im Rahmen des Herstellungsverfahrens oder anders ausgebildeten Dichtscheiben vorgenommen werden. Die Gummikörper sind vorzugsweise im Querschnitt trapez-
- 15 oder tassenförmig und können durch Metalleinlagen armiert sein. Ferner können in den Kammern zur Begrenzung der radialen Federwege in radialer Richtung sich erstreckende Anschlagnocken vorgesehen sein.
- 20 Das hydraulisch dämpfende Gummilager der Erfindung kann vielfältige Anwendung finden. Insbesondere im Kraftfahrzeugbau können die Lagerungen von Achsen, Querlenkern, Motoren mit dem Lager der Erfindung vorgenommen werden. Bei Wellenlagerungen, die schlagende, rollende oder andere
- 25 umlaufende Belastungen aufnehmen müssen, sind die erfindungsgemäßen Mehrkammer-Gummilager vorteilhaft, die nicht nur für die Übertragung von radial gerichteten Kräften, sondern auch für die Übertragung von Umfangskräften geeignet sind. Diese Ausführungsform n lassen auch eine Ver-
- 30 wendung als elastische Kupplung zu.

Bevorzugt wird die Verwendung des Gummilagers der Erfindung zur Lagerung eines um eine Achse kippbaren Fahrerhauses eines Lastkraftwagens. An der Schwenkachse finden dabei die Lager der Erfindung Verwendung, da sie einmal

5 in einfacher Weise die Verschwenkung um die Achse ermöglichen, die durch das Innenrohr durchgeführt ist, und zum anderen gut geeignet sind, die rollenden und schwellenden Bewegungen des Fahrerhauses zu dämpfen. An der anderen Befestigungsseite des LKW-Fahrerhauses findet eine kombina-

10 tive Funktionsergänzung durch die Verwendung eines 2-Kammerlagers mit hydraulischer Dämpfung statt, welches dadurch gekennzeichnet ist, daß Stirnwand und Widerlager mindestens einer Kammer äußere und/oder innere Kegelmantelflächen aufweisen, wobei die gummielastische Umfangswand dieser

15 Kammer als mit dem äußeren oder inneren Kegelmantel der Stirnwand und dem äußeren oder inneren Kegelmantel des Widerlagers haftend verbundene Schubfeder ausgebildet ist. Die Flanschverbindung dieses 2-Kammerlagers mit hydraulischer Dämpfung zum Fahrerhaus ist lösbar ausgestaltet, um das Wegkippen zu ermöglichen.

20

Es sind Anwendungsfälle für die Gummilager der erfindungsgemäßen Art vorhanden, bei denen neben radialen und rotierenden Belastungen auch axiale Kräfte und/oder kard-

25 nische Momente gedämpft werden müssen. Als Beispiel sei der LKW-Betrieb in rauhem Gelände erwähnt. Bei solchen Anwendungsfällen haben sich Gummilager als vorteilhaft erwiesen, bei denen an jeder Stirnseite eine zusätzliche Ringkammer im Gummiteil ausgebildet ist, für die ein zusätzliches Fenster im Zwischenrohr vorhanden ist, wobei zur

30 Verbindung sämtlicher Kammern des Lagers miteinander

die umfangsseitigen Überströmkanäle axial im Zwischenrohr verlaufen. Dieses Lager ist geeignet, zusätzliche axiale Belastungen gedämpft aufzunehmen.

- 5 Um neben radialen, umlaufenden und axialen Belastungen auch kardanische Momente dämpfen zu können, ist in einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung vorgeschlagen, das Lager in axialer Richtung spiegelbildlich zu verdoppeln, wobei die Kammern durch axial und/oder auf einem Kreis-
- 10 bogen verlaufende umfangsseitige Überströmkanäle miteinander verbunden sind. Durch die spiegelbildliche Verdoppelung des Lagers sind axial voneinander entfernte Kammern vorhanden, welche hydraulisch verbunden sind und Kippmomente unter Volumenänderungen aufnehmen können. Dieses
- 15 Doppellager kann in seinen sämtlichen Lagerteilen, d.h. dem Innenrohr, dem Gummiteil, dem Zwischenrohr und dem Außenrohr jeweils einstückig ausgebildet sein. Hierbei ist es zweckmäßig, das Innenrohr mittig mit einem Ringbund, beispielsweise durch Stauchen, zu versehen, zu dessen beiden Seiten
- 20 identische Lagerteile mit einer Mehrzahl von Kammern, insbesondere je fünf Kammern in einer Querschnittsebene, angeordnet sind, wobei der Ringbund von einem Wulst des Gummiteils vollständig umschlossen ist. Zu beiden Seiten des Wulstes können zur Dämpfung von Axialkräften und bei
- 25 einer radialen Unterteilung der Kammern zur zusätzlichen Radialdämpfung mit Dämpfungsmittel gefüllte Kammern, vorzugsweise Ringkammern, im Gummiteil ausgebildet sein, wobei im Zwischenrohr entsprechende Fenster freigelassen sind und die Überströmkanäle zwischen den zusätzlichen
- 30 Kammern axial umfangsseitig im Zwischenrohr ausgebildet sind.

Die Überströmkanäle im Zwischenrohr können spanab-
hebend geformt sein, oder auch in einfacherer Weise durch
Einprägungen hergestellt sein. Die Kammerwände können
durch radial nach innen abgebogene Teile des Zwischenrohres
5 versteift sein. Herstellungsmäßig ist dies besonders günstig,
da die Fenster gemeinsam mit den Versteifungen durch einen
Stanzvorgang herstellbar sind. Die Versteifungen stellen
dann radial verlaufende Ausklinkungen des Zwischenrohres
dar, welche zur Aufnahme von axialen Kräften besonders ge-
10 eignet sind, wenn sie sich im wesentlichen bis zum gleichen
radialen Abstand von der Mittelachse des Lagers wie der vom
Innenrohr hochstehende Ringbund erstrecken.

Weitere Einzelheiten, Merkmale und Vorteile des Gegen-
15 standes der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden
Beschreibung der zugehörigen Zeichnung, in der bevorzugte
Ausführungsbeispiele des erfindungsgemäßen hydraulisch
dämpfenden Gummilagers schematisch dargestellt sind. In
der Zeichnung zeigt:

20

Figur 1 ein 2-Kammer-Gummilager, teilweise
im Schnitt,

Figur 2 das Gummilager der Figur 1 in einem
um 90° versetzten Schnitt,

25

Figur 3 das Gummilager der Figur 1 im Quer-
schnitt,

Figur 4 eine geänderte Ausführungsform eines
Gummilagers mit vier Kammern im Querschnitt,

Figur 5 eine geänderte Ausführungsform eines

30

Gummilagers mit drei Kammern im Querschnitt,

- Figur 6 eine weitere Ausführungsform eines Gummilagers mit fünf Kammern in perspektivischer Schnittansicht,
- 5 Figur 7 eine weitere Ausführungsform eines Mehrkammer-Gummilagers im Querschnitt,
- Figur 8 das Mehrkammer-Gummilager der Figur 7 im Längsschnitt unter Weglassung der symmetrisch ausgebildeten anderen
- 10 Hälfte,
- Figur 9 eine andere Ausführungsform eines Mehrkammer-Gummilagers im Querschnitt,
- Figur 10 eine weitere Ausführungsform eines Mehrkammer-Gummilagers im Querschnitt,
- 15 Figur 11 eine LKW-Fahrerhauslagerung, schematisch,
- Figur 12 ein an der LKW-Fahrerhauslagerung der Figur 11 angewandtes 2-Kammer-Motorlager im Schnitt,
- 20 Figur 13 eine geänderte Ausführungsform eines Mehrkammer-Gummilagers im Gelenkschnitt,
- 25 Figur 14 einen Querschnitt gemäß Linie A-B der Figur 13 und
- Figur 15 einen Querschnitt gemäß Linie C-D der Figur 13.

Ein hydraulisch dämpfendes Gummilager besteht grundsätzlich in sämtlichen Ausführungsformen aus einem Innenrohr 1, einem konzentrisch oder exzentrisch mit der Exzentrizität E dazu mit Abstand angeordneten Außenrohr 2
5 und dazwischen eingesetztem Gummiteil 3, in welchem mit einem Dämpfungsmedium gefüllte, hydraulisch über eine Drosselstelle miteinander verbundene Kammern in Form von Hohlräumen des Gummiteils 3 ausgebildet sind. In derⁱⁿ Fig. 1 der Zeichnung dargestellten Ausführungsform eines hydraulisch dämpfenden Gummilagers sind zwei einander diametral
10 gegenüberliegende Kammern 4 ausgebildet, die unter einer Belastung beispielsweise in Richtung F1 gemäß Fig. 3 der Zeichnung ihr Volumen unter Umschichtung des Dämpfungsmediums, welches sich in den Kammern 4 befindet, ändern.
15 Als Dämpfungsmedium wird Glykol verwendet.

Das zylindrische Innenrohr 1 ist mit dem Gummiteil 3 durch Vulkanisation verbunden. Die Kammern 4 sind als im äußeren Umfang des Gummiteils 3 ausgesparte Hohlräume unter Be-
20 lastung eines hochstehenden Gummi-Anschlagnockens 5 in jeder Kammer ausgebildet, der zur Erreichung bestimmter Federkennlinien bei einer Belastung in Richtung F1 nach dem Anschlag des Außenrohrs 2 am Nocken dient. In das dieser Art aufgebaute Gummimetallteil ist außenseitig ein
25 zylindrisches Zwischenrohr 6 exzentrisch und mit Abstand zum Innenrohr 1 einvulkanisiert, welches Fenster 7. d.h. Öffnungen dort aufweist, wo die die Kammern 4 bildenden Hohlräume im Außenumfang des Gummiteils 3 vorgesehen sind.

Das zylindrische Zwischenrohr 6 ist im Rahmen des Vulkanisationsvorgangs außen von einer dünnen Gummischicht 8 umgeben, welche beidseitig der Fenster 7 einen umlaufenden und nach außen vorstehenden ringförmigen Dichtwulst 9 aufweist, der nach Art einer Dichtlippe beim fertigen Gummilager die Kammerabdichtung gegenüber dem Außenrohr 2 bewirkt. Die beiden ringförmigen Dichtwülste 9 sind in Fig. 1 der Zeichnung durch das Außenrohr komprimiert und daher in ihrer im unbelasteten Zustand vorspringenden Anordnung nicht erkennbar.

Das durch das Innenrohr 1, das Gummiteil 3 und das Zwischenrohr 6 in einer Vulkanisationsform gebildete Gummimetallteil wird in das zylindrische Außenrohr von der Stirnseite her unter Herbeiführung eines Preßsitzes eingeschoben. Die hydraulische Verbindung der beiden Kammern 4 findet mittels der Fig. 3 der Zeichnung entnehmbarer Überströmkanäle 10, 11 statt, welche umfangsseitig verlaufen und durch Aussparungen im Zwischenrohr 6 sowie der darüber angeordneten Gummischicht 8 gebildet sind. Die Überströmkanäle 10, 11 stellen der Durchströmung des Dämpfungsmittels bei einer Volumenänderung der Kammern 4 einen Strömungswiderstand entgegen und stellen somit die Dämpfungskräfte steuernde Durchbrüche in Form von Umfangsaussparungen dar.

Stirnseitig ist das Gummiteil 3 mit gewölbeartig verlaufenden Ringnuten versehen, die dazu dienen, einer Labilität der Kammern 4 in axialer Richtung entgegen zu wirken.

Das 2-Kammerlager der Fig. 1 bis 3 der Zeichnung ist in der Lage, Schwingungen, die in Richtung F1 auftreten, zu dämpfen und weist in dazu in 90° versetzter radialer Richtung eine gute Abstützung, d.h. eine hohe radiale Federkonstante auf. Die Anordnung der Überströmkanäle 10, 11 in dem Zwischenrohr 6, d.h. sowohl nach außen als auch nach innen durch metallischen, nicht flexiblen Werkstoff begrenzt, erbringt eine definierte Dämpfungsscharakteristik unter verschiedenen Belastungszuständen. Die Anordnung der Überströmkanäle am äußeren Umfang macht es möglich, Mehrkammerlager gemäß nachfolgenden Ausführungsbeispielen in einfacher Weise auszubilden und damit die Lagerausgestaltung verschiedenen radialen und/oder Drehbelastungsfällen anzupassen. Durch die exzentrische Anordnung wird erreicht, daß eine statische Vorlast vom Gummilager aufgenommen werden kann. Nach Aufbringung der statischen Vorlast stehen die Rohre zentrisch zueinander.

Die Ausführungsform eines hydraulisch dämpfenden Gummilagers, welche in Figur 4 gezeichnet ist, unterscheidet sich von der bereits beschriebenen Ausführungsform dadurch, daß symmetrisch über den Lagerumfang verteilt vier etwa gleiche Flüssigkeitskammern 12 vorhanden sind. Dieses Lager hat in 90° zueinander versetzten Belastungsrichtungen F1 und F2 gleiche Dämpfungswerte, während in den anderen Belastungsrichtungen F3 und F4, d.h. 45° zu den Dämpfrichtungen eine höhere radiale Federkonstante vorhanden ist. Bei paarweise unterschiedlicher Ausbildung der Kammern können auch unterschiedliche Dämpfungswerte in den verschiedenen radialen Richtungen F1 und F2 erzielt werden.

Sämtliche Kammern 12 des Lagers der Fig. 4 sind durch Überströmkanäle 13 miteinander verbunden, welche im Zwischenrohr 14 durch nutenförmige Ausnehmungen ausgebildet sind.

5

Anstelle einer Ausführung mit gerader Kammerzahl, kann es bei bestimmten Anwendungsfällen zweckmäßig sein, ein hydraulisch dämpfendes Gummilager mit ungerader Kammerzahl, beispielsweise mit drei Kammern gemäß Fig. 5 der
10 Zeichnung oder fünf Kammern gemäß Fig. 6 der Zeichnung zu bauen. Hiermit wird der Vorteil erzielt, daß sich in allen radialen Richtungen fast gleiche Feder- und Dämpfungseigenschaften ergeben, was bei einer Drehbeanspruchung sehr erwünscht ist. Je mehr Kammern hierbei vorgesehen
15 sind, desto stärker wird der sinusförmig auf- und abschwellende Verlauf der Dämpfung über einen 360° Belastungsfall der Lineare angenähert. Eine Anwendung dieser hydraulisch dämpfenden Gummilager beispielsweise an Gelenkwellen bietet sich an, bei denen in beliebigen radialen
20 Richtungen oder umlaufenden Richtungen Belastungen auftreten. Das Lager der Fig. 6 der Zeichnung ist zu diesem Zweck auf einem Kugellager angeordnet, welches beispielsweise zur Lagerung einer Gelenkwelle gehören kann (Kardanwellen-Zwischenlager).

25

Ein Gummilager mit ähnlichem Aufbau, welches zur Dämpfung von Rotationsschwingungen geeignet ist, ist in den Fig. 7 und 8 der Zeichnung entnehmbar. Hierbei ist jede Kamm r 16, die im Gummiteil 15 ausgebildet ist, durch einen hochstehenden Anschlagnocken 17 zweigeteilt, welcher zum
30 Außenrohr 2 derart angeordnet ist, daß ein Dämpfungsspalt

18 verbleibt. Die Anschlagnocken 17 können wahlweise einen trapezförmigen Aufbau haben oder metallische Verstärkungen 19 aufweisen. Die gute Dämpfung von Drehbewegungen läßt das Lager zur Verwendung an Querlenkern im Kraftfahrzeugbau oder auch als Kupplung geeignet erscheinen, wobei das Drehmoment beispielsweise auf das Innenrohr antriebsseitig übertragen werden kann und der Abtrieb über das Außenrohr gedämpft durch die Änderungen der Kammer voluminar erfolgt.

10

Um bei einem derart aufgebauten hydraulisch dämpfenden Gummilager alle Relativbewegungen in radialer Richtung und Drehrichtung dämpfen zu können, ist die Ausführungsform der Fig. 9 derart gewählt, daß sich die Kammern in radialer Richtung vom Außenrohr 2 bis zum Innenrohr 1 erstrecken, wobei die Anbindungsflächen 20, 21 der zwischen Innenrohr 1 und Zwischenrohr 6 verlaufenden Gummi-Kammerwände abwechselnd eine große Befestigungsbasis am Zwischenrohr 6 und am Innenrohr 1 aufweisen. Bei dieser Ausführung wird wiederum in das geschlossene Außenrohr 2 das vorgefertigte Gummi-Metallteil, bestehend aus dem Innenrohr 1, dem Gummitteil 3 und dem Zwischenrohr 6 eingefügt. Durch die abwechselnd mit großer und kleiner Befestigungsbasis vorgenommene Haftverbindung entstehen Flüssigkeitskammern, welche sich bei Rotations-schwingungen abwechselnd verkleinern und vergrößern, wobei der Flüssigkeitsaustausch über Überströmkanäle erfolgt, die zwischen dem Außenrohr 2 und dem Zwischenrohr 6 in der vorbeschriebenen Weise ausgebildet sind.

20

25

- Eine weitere Ausgestaltung eines die gleiche Zielsetzung verfolgenden Gummilagers, nämlich in beliebiger radialer Richtung und in Rotationsrichtung dämpfen zu können, ist Fig. 10 der Zeichnung entnehmbar. Bei der dort ge-
- 5 zeichneten Ausführungsform ist die Kammerzahl vergrößert und sind besonders geformte Gummikörper zur Ausbildung der Kammern verwendet. Sechs paarweise gleiche, symmetrisch verteilte, im Querschnitt tassenförmige Gummikörper 22 erstrecken sich in radialer Richtung
- 10 zwischen dem Innenrohr 1 und dem Zwischenrohr 6, welches in der bereits vorbeschriebenen Weise mit Fenstern und Überströmkanälen, die sämtliche Kammern miteinander verbinden, versehen ist.
- 15 Fig. 11 zeigt eine bevorzugte Anwendung des hydraulisch dämpfenden Gummilagers der Fig. 10 an der Schwenkachse eines LKW-Fahrerhauses 23. Die Lagerung eines LKW-Fahrerhauses muß die im Fahrbetrieb auftretenden Schwingungen sowohl in radialer Richtung als auch in
- 20 Rotationsrichtung dämpfen. Die Lagerung muß dabei derart sein, daß zwecks Durchführung von Wartungsarbeiten eine Schwenkung des Fahrerhauses nach vorn möglich ist. Zu diesem Zweck werden zwei Lager der Ausführungsform nach Fig. 6 an der Vorderseite des Fahrerhauses 23 be-
- 25 nutzt und mit diesem über das Innenrohr 1 verbunden. Das Außenrohr 2 wird am Fahrgestell des LKWs befestigt. Am hinteren Ende des Fahrerhauses werden beidseitig je ein gummielastisches Lager gemäß DE-OS 26 18333 verwendet, welche sich dadurch auszeichnen, daß die gummielastischen
- 30 Umfangswände, welche mit den beiden Stirnwänden und der

Trennwand zwei Kammern bilden, als Kegelstumpf-Hohlkörper mit schräg verlaufenden Kreisflächen ausgebildet sind. In Kombination mit den vorn verwendeten hydraulisch dämpfenden Gummilagern gemäß Fig. 6 der Zeichnung wird eine Federkennung und Dämpfungscharakteristik für diesen Verwendungsfall geschaffen, die als besonders komfortabel empfunden wird. Die Eigenschaften der hinteren Gummilager, nämlich Schwingungen mit niedriger Frequenz und großer Amplitude stark zu dämpfen und hochfrequente Schwingungen mit kleiner Amplitude durchzulassen, ergänzen die Eigenschaften der vorderen Lager, nämlich Dämpfung sowohl radialer als auch Drehbeanspruchungen, in überraschend günstiger Weise.

Die an sich bekannten hinteren hydraulisch dämpfenden Gummilager 24 des LKW-Fahrerhauses 23 sind ohne weitere Beschreibung in Fig. 12 der Zeichnung dargestellt. Ihr Aufbau ist in der DE-OS 26 18 333 erläutert. Es sind Anwendungsfälle für Mehrkammer-Gummilager der beschriebenen Art denkbar, bei denen neben radialen und rotierenden Belastungen auch kardanische Momente und/oder axiale Kräfte gedämpft werden müssen. Als Beispiel sei der LKW-Betrieb im rauen Gelände, wie Steinbrüchen und Kiesgruben, erwähnt, wo Verwindungen des Fahrzeugaufbaus auftreten können. Für derartige Anwendungsfälle hat sich das in den Fig. 13 bis 15 der Zeichnung dargestellte modifizierte 5-Kammer-Gummilager als vorteilhaft erwiesen, da es in der Lage ist, nicht nur radiale Beanspruchungen in einzelnen und umlaufenden Richtungen (Rotationsbeanspruchung) zu dämpfen, sondern auch axial und kardanisch wirkende Kräfte und Momente unter Dämpfung aufzunehmen.

- 17 -

Nach der in Fig. 13 dargestellten Lager-Ausführung ist das Innenrohr 25 in axialer Richtung gestaucht, so daß ein nach außen vorstehender Ringbund 26 gebildet ist, zu dessen beiden Seiten symmetrisch in einem einstückigen
5 Gummiteil 27 je fünf Kammern 28, 29 geformt sind. Das Gummiteil 27 weist mittig einen den Ringbund 26 vollständig umschließenden Wulst 30 auf. Der Ringbund 26 stellt eine Armierung im inneren Bereich des Gummiwulstes 30 dar.

10

In das Gummiteil 27 ist außen ein zylindrisches Zwischenrohr 31 einvulkanisiert, das über den Kammern 28, 29 mit Fenstern versehen ist. Die Kammern 28 sind untereinander durch Überströmkanäle 32 verbunden. Ent-
15 sprechend sind die Kammern 29 durch Überströmkanäle (nicht dargestellt) miteinander verbunden, die im Zwischenrohr 31 eingepreßt sind.

Im Vergleich zu vorbeschriebenen Ausführungsformen sind
20 zusätzliche Fenster im Zwischenrohr 31 beidseitig des Wulstes 30 ausgebildet, welche zu den darunter angeordneten Ringkammern 33, 34 gehören. Im unteren Teil der Fig. 15 sind Kammern 36 als Modifikation gezeichnet, die durch Radialstege 37 voneinander getrennt sind. Hierbei
25 wird die Verbindung der einzelnen Kammern 36 miteinander durch Überströmkanäle 35 bewirkt.

Die ringförmig n Kammern 33 und 34 sind durch axial im Zwischenrohr 31 ausgebildete Überströmkanäle 38 miteinander verbunden, so daß die in ihnen befindliche Dämpfungs-
30

flüssigkeit gedrosselt umgeschichtet wird, wenn eine axiale Bewegung zwischen Innenrohr einerseits und Zwischenrohr/Außenrohr andererseits aufgrund von Axialkräften auftritt. Die Kammervolumina ändern sich entsprechend.

5

Der Versteifung der Wände der Kammern 33 und 34 dienen innenseitig der Ringbund 26 des Innenrohrs 25 und außen-
seitig radial verlaufende Ausklinkungen 39, 40 des Zwischen-
rohrs 31. Fig. 15 ist entnehmbar, daß das gesamte Zwischen-
rohr 31 ein einstückiges Teil darstellt.

10

Das beschriebene Gummi-Metallteil ist in ein Außenrohr 41
eingeschoben und durch seitliche Umbördelungen 42 gegen
axiale Relativbewegungen gesichert. Die Abdichtung zwischen
Außenrohr 41 und Zwischenrohr 31 ist in der bereits be-
schriebenen Weise mittels ringförmiger Dichtwülste (nicht
erkennbar) vorgenommen.

15

- 1 -

Patentansprüche:

1. Hydraulisch dämpfendes Gummilager, bestehend aus
einem Innenrohr (1), einem konzentrisch oder exzen-
5 trisch dazu mit Abstand angeordneten Außenrohr (2)
und dazwischen eingesetztem Gummiteil (3), in wel-
chem dämpfungsmittelgefüllte, hydraulisch über eine
Drosselstelle (10, 11) miteinander verbundene Kam-
mern (4, 12, 16) ausgebildet sind,
10 gekennzeichnet durch
ein koaxial innenseitig zum Außenrohr (2) angeord-
netes, haftend mit dem Gummiteil (3) verbundenes
und im Bereich der Kammern (4, 12, 16) mit Fen-
stern (7) versehenes Zwischenrohr (6, 14), in wel-
15 chem zur Verbindung der Kammern (4, 12, 16) mit-
einander umfangsseitige Aussparungen (10, 11) aus-
gebildet sind, welche ebenso wie die Fenster (7) nach
außen hin abgedichtet sind.
- 20 2. Gummilager nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, daß das Zwischenrohr (6, 14)
dem Außenrohr (2) benachbart angeordnet ist und zur
Abdichtung vollständig in das Gummiteil (3) derart
einvulkanisiert ist, daß eine dünne anpassungsfähige
25 Gummischicht (8) zwischen Außenrohr (2) und Zwischen-
rohr (6, 14) ausgebildet ist.
3. Gummilager nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
30 daß die Gummischicht (8) beidseitig der Kammern

- 2 -

(4, 12, 16) mit je einem umlaufenden vorstehenden Dichtwulst (9) versehen ist.

- 5 4. Gummilager nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
dadurch gekennzeichnet,
daß im Gummiteil (3) mehr als zwei miteinander kommunizierende Kammern (12, 16) und im Zwischenrohr eine entsprechende Zahl von Fenstern und Überströmkanälen ausgebildet sind.
- 10 5. Gummilager nach einem der Ansprüche 1 bis 4,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Zahl der Kammern gerade oder ungerade, vorzugsweise drei oder fünf, ist.
- 15 6. Gummilager nach einem der Ansprüche 1 bis 5,
dadurch gekennzeichnet,
daß bei gerader Kammerzahl die Kammern paarweise einander diametral gegenüberliegend symmetrisch verteilt sind.
- 20 7. Gummilager nach einem der Ansprüche 1 bis 6,
dadurch gekennzeichnet,
daß sich die Kammern in radialer Richtung vom Außenrohr (2) bis zum Innenrohr (1) erstrecken und die Anbindungsflächen der zwischen Innenrohr (1) und Zwischenrohr (6) verlaufenden Gummiteile abwechselnd eine große Befestigungsbasis am Zwischenrohr (6) und am Innenrohr (1) aufweisen.

8. Gummilager nach Anspruch 7,
dadurch gekennzeichnet,
daß sechs paarweise gleiche, symmetrisch verteilte
Gummikörper (22) die gummielastischen Kammer-
wände bilden.
- 5
9. Gummilager nach Anspruch 8,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Gummikörper (22) im Querschnitt trapez-
oder tassenförmig sind.
- 10
10. Gummilager nach einem der Ansprüche 1 bis 9,
dadurch gekennzeichnet,
daß in radialer Richtung sich erstreckende Anschlag-
nocken (17) in den Kammern vorgesehen sind.
- 15
11. Gummilager nach einem der Ansprüche 1 bis 10,
dadurch gekennzeichnet,
daß das Gummiteil (3) und/oder die Gummikörper
(22) und/oder die Anschlagnocken (17) durch me-
tallische Einlagen (19) verstärkt sind.
- 20
12. Gummilager nach einem der Ansprüche 1 bis 11,
dadurch gekennzeichnet,
daß an jeder Stirnseite eine zusätzliche Ringkammer
im Gummiteil ausgebildet ist (nicht dargestellt), für
die ein zusätzliches Fenster im Zwischenrohr vor-
handen ist, und daß zur Verbindung sämtlicher Kam-
mern des Lagers miteinander die umfangsseitigen
Überströmkanäle axial im Zwischenrohr verlaufen.
- 25
- 30

13. Gummilager nach einem der Ansprüche 1 bis 12,
dadurch gekennzeichnet,
daß es in axialer Richtung spiegelbildlich verdoppelt
ist, wobei die Kammern durch axial und/oder auf
5 einem Kreisbogen verlaufende umfangsseitige Über-
strömkanäle (32) miteinander verbunden sind.
14. Gummilager nach Anspruch 13,
dadurch gekennzeichnet,
10 daß die spiegelbildliche Verdopplung in sämtlichen
Lagerteilen untereinander einstückig vorgenommen ist.
15. Gummilager nach Anspruch 13 und 14,
dadurch gekennzeichnet,
15 daß das Innenrohr (25) mittig einen Ringbund (26)
aufweist, zu dessen beiden Seiten identische Lager-
teile mit einer Mehrzahl von Kammern (28, 29), ins-
besondere je fünf Kammern in einer Querschnitts-
ebene, angeordnet sind, und daß der Ringbund (26)
20 von einem Wulst (30) des Gummiteils (27) vollstän-
dig umschlossen ist.
16. Gummilager nach Anspruch 15,
dadurch gekennzeichnet, daß zu beiden Seiten des
25 Wulstes (30) zusätzliche mit einem dämpfungsmittel-
gefüllte Kammern, vorzugsweise Ringkammern
(33, 34) im Gummiteil (27) ausgebildet und im Zwischen-
rohr (31) entsprechende Fenster freigelassen sind,
und daß die Überströmkanäle (38) zwischen den zu-
30 sätzlichen Kammern (33, 34) axial umfangsseitig im

Zwischenrohr (31) ausgebildet sind.

17. Gummilager nach Anspruch 16,
dadurch gekennzeichnet,
5 daß die vom Wulst (30) entfernten Wände der zusätzlichen
Ringkammern (33, 34) durch radial verlaufende Aus-
klinkungen (39, 40) des Zwischenrohrs (31) versteift
sind, die sich im wesentlichen bis zu dem gleichen
radialen Abstand von der Mittelachse wie der Ring-
10 bund (26) erstrecken.
18. Gummilager nach einem der Ansprüche 1 bis 17,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Überströmkanäle (38) im Zwischenrohr (31)
15 durch Einprägungen hergestellt sind.

Fig.1

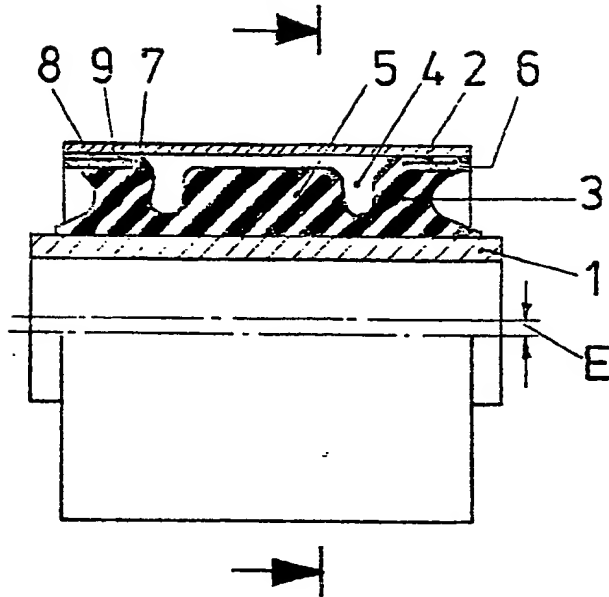


Fig.3

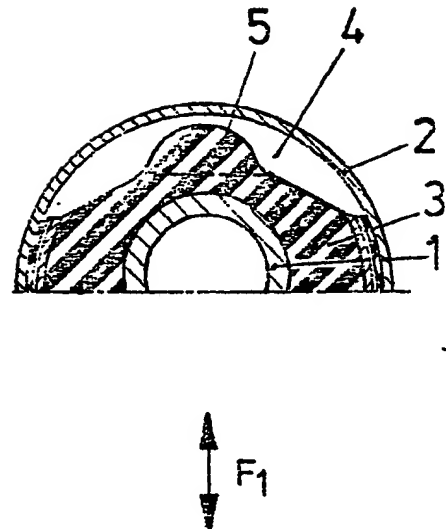


Fig.2

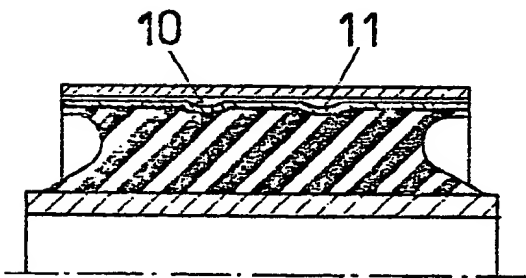
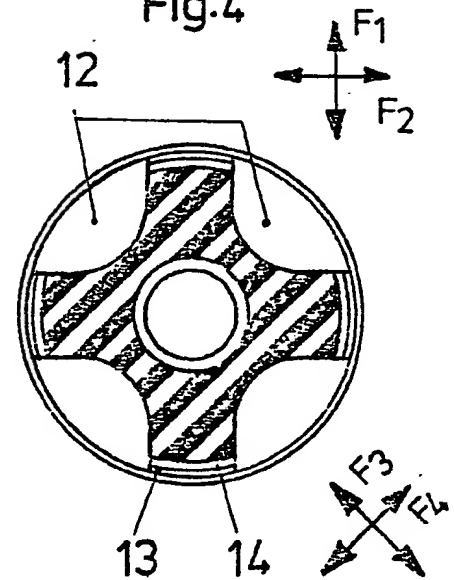
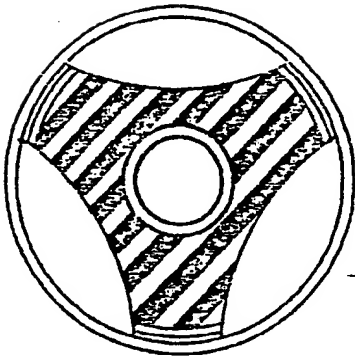


Fig.4



0009120

Fig.5



- 2/4 -

Fig.9

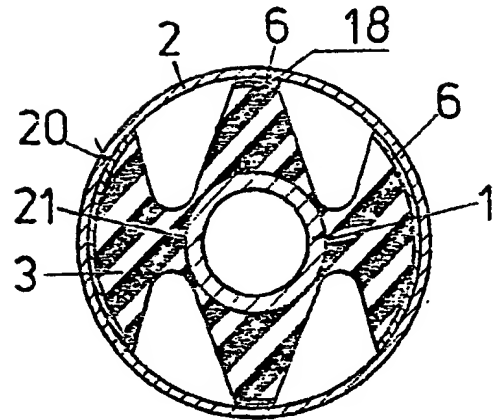


Fig.6

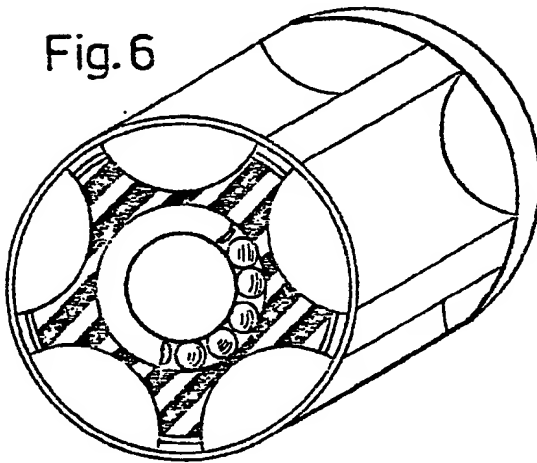


Fig.7

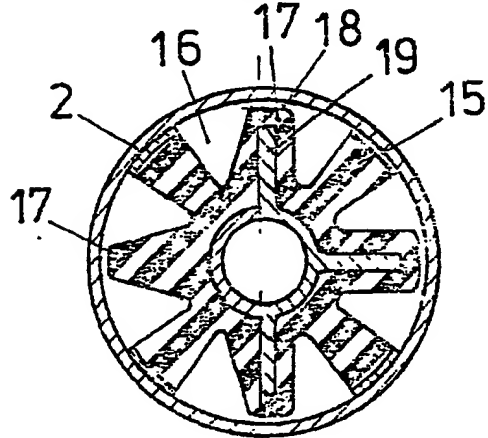


Fig.8

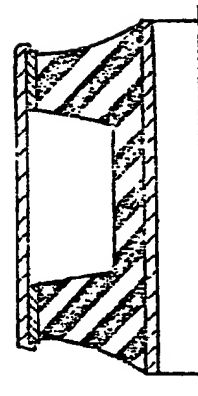


Fig. 10

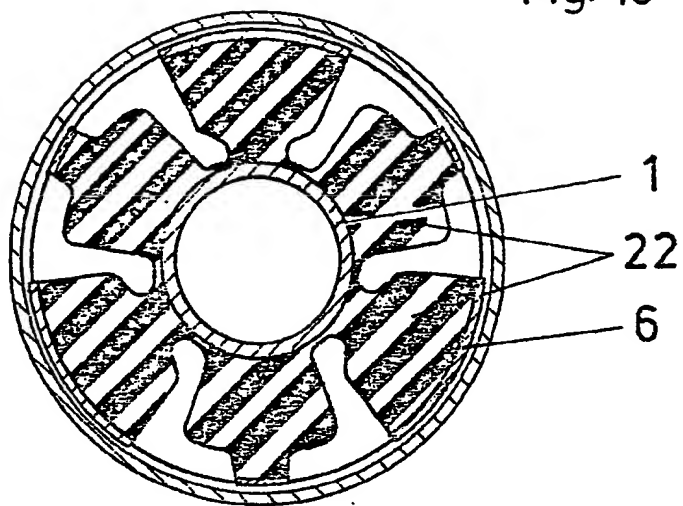
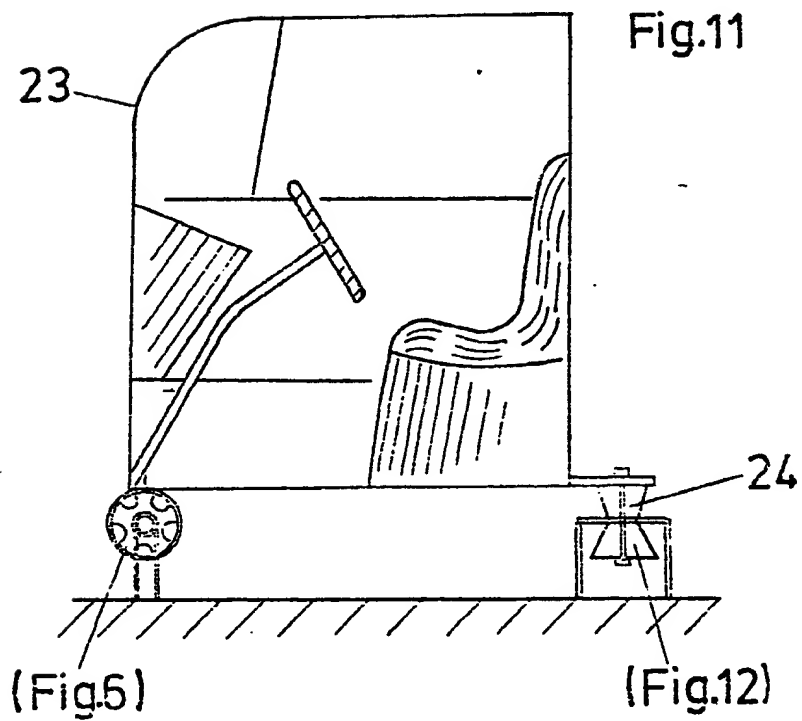


Fig. 11



0009120

Fig.12

- 4/4 -

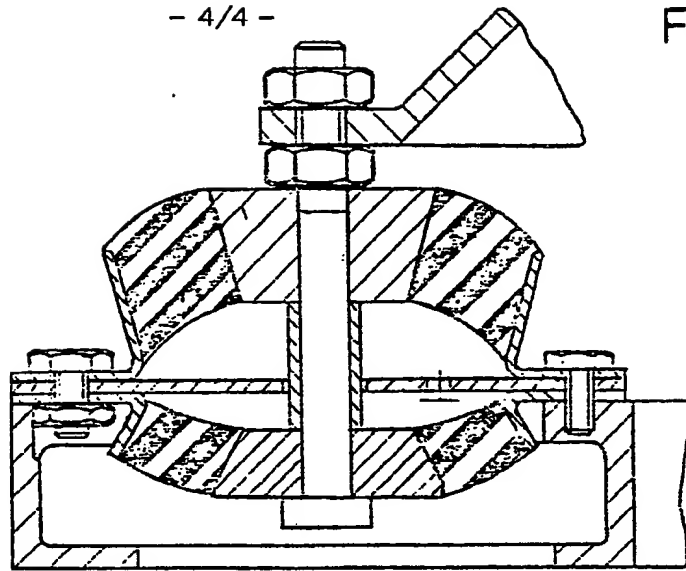


Fig.13

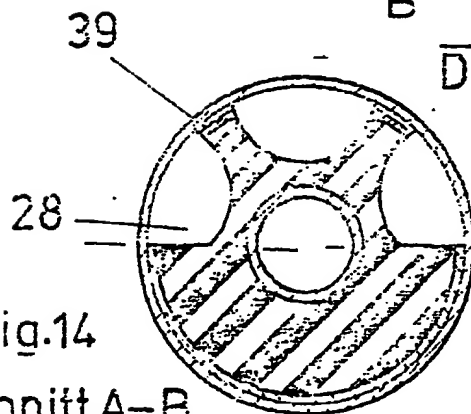
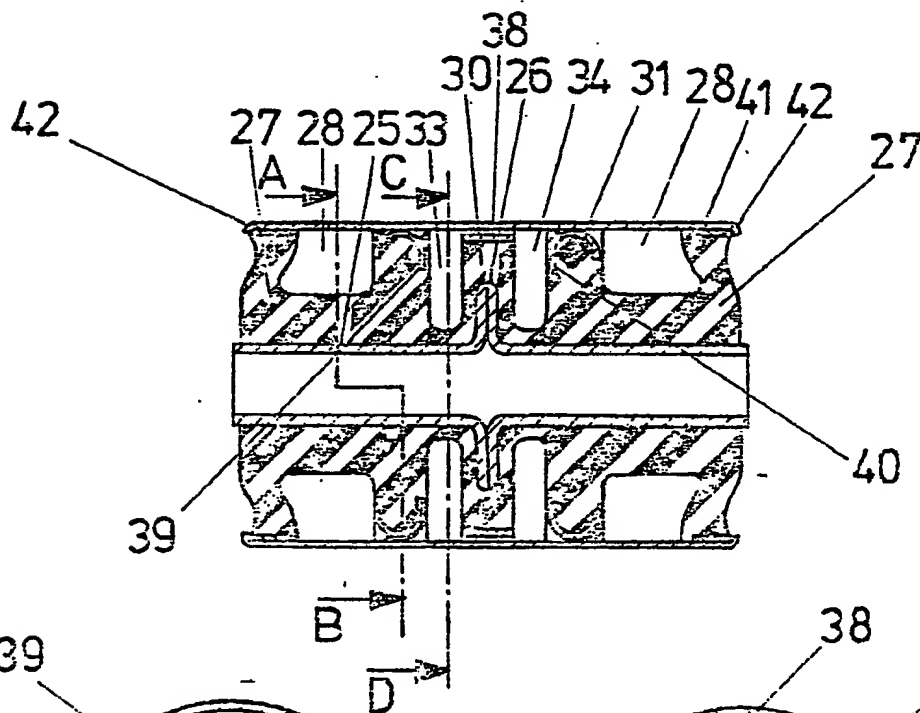


Fig.14
Schnitt A-B

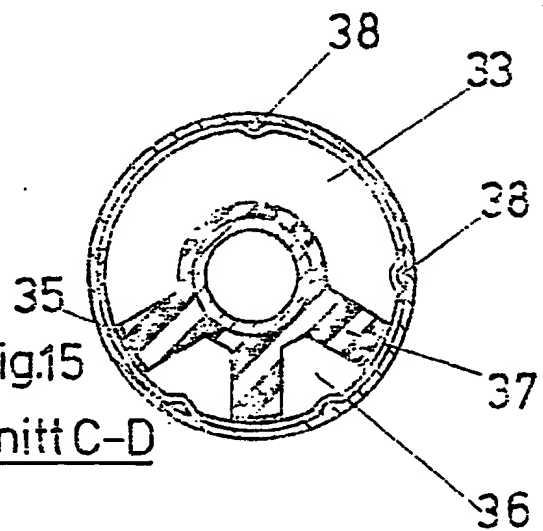


Fig.15
Schnitt C-D



Europäisches
Patentamt

EUR PÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0009120
Nummer der Anmeldung
EP 79 10 2973

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. ³)
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	betrifft Anspruch	
D	<u>US - A - 3 698 703</u> (HIPSHER) --		F 16 F 9/10 B 60 K 5/12 F 16 F 1/38
D	<u>DE - A - 2 618 333</u> (BOGE) --		
	<u>FR - A - 2 255 507</u> (PELAT) * Seite 4, Zeile 19 bis Seite 5, Zeile 28; Figuren 3-5 *	1-5,7	
	--		RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. ³)
	<u>DE - A - 2 520 947</u> (JORN) * Seite 21, letzter Absatz bis Seite 22, Absatz 1; Figuren 9,10,11 *	1,2,3, 5,6,7	F 16 F B 60 K B 60 G B 62 D F 16 D F 16 C
	--		
	<u>DE - A - 1 942 853</u> (GENERAL TIRE AND RUBBER CIE) * Seite 13; Absatz 2 bis Seite 14, Absatz 2, Figuren 1-5 *	1,4,5, 6	
	--		
	<u>FR - A - 1 559 799</u> (DENIS-REMIS) * Figuren 3,4 *	8,9,11	KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE
	--		X: von besonderer Bedeutung A: technologischer Hintergrund O: nichtschriftliche Offenbarung P: Zwischenliteratur T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E: kollidierende Anmeldung D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus andern Gründen angeführtes Dokument &: Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument
	<u>DE - A - 2 611 299</u> (TOYOTA) * Seite 4, Absatz 5 bis Seite 6, Absatz 1; Figuren 1,4,6 *	10,13	
	--		
A	<u>DE - A - 2 722 500</u> (TOKAI)	1	
A	<u>DE - A - 1 775 158</u> (GENERAL TIRE & RUBBER)	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	
Den Haag	05-11-1979	ESPEEL	



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0009120
Nummer der Anmeldung

EP 79 10 2973

-2-

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl. 2)
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	betrifft Anspruch	
A	<u>DE - C - 729 930</u> (FAUDI)	1	
A	<u>FR - A - 2 298 737</u> (AIRLEX)	1	
A	<u>US - A - 3 147 964</u> (WOLF)	1	
A	<u>US - A - 2 614 896</u> (PIERCE)	1	
----			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 3)